

Beschluss GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Gremium: Landesparteirat
Beschlussdatum: 28.02.2021
Tagesordnungspunkt: VE Grüne Verkehrswende für NRW

Antragstext

1 Wir in NRW sind viel unterwegs – zur Arbeit und Ausbildung, in der Freizeit und
2 im Urlaub. Mobil zu sein ist lästige Pflicht und Freude zugleich. Das zeigt sich
3 gerade jetzt in der Corona-Zeit, in der sich viele über wegfallende Wege im
4 Homeoffice freuen, wir aber gleichzeitig die Bewegungsfreiheit oft schmerzlich
5 vermissen. Mobil sein bedeutet für viele Menschen Freiheit, vor allem aber
6 bedeutet es, an unserer Gesellschaft teilzuhaben.

7 Wir Grüne machen das Unterwegssein in NRW bequem, sicher, stressfrei und für
8 alle bezahlbar. Und gleichzeitig sorgen wir dafür, dass unsere Mobilität nicht
9 weiter das Klima aufheizt, lärmt und die Luft in unseren Städten verschmutzt.
10 Grundlage unserer Politik ist das Pariser Klimaabkommen sowie der Bericht des
11 Weltklimarates zum 1,5-Grad-Limit. Um die Klimakrise abzuwenden, müssen wir auch
12 in NRW auf den 1,5 Grad-Pfad kommen. Nirgends verfehlen Deutschland und damit
13 auch NRW ihre Klimaschutzverpflichtungen so krachend wie beim Verkehr, der
14 immerhin für ein Fünftel aller Emissionen verantwortlich ist. Während in anderen
15 Sektoren die Emissionen in den letzten 30 Jahren deutlich gesunken sind, sind
16 sie beim Verkehr im gleichen Zeitraum sogar leicht angestiegen. Dafür ist
17 größtenteils der Straßenverkehr verantwortlich. So kann und darf es nicht
18 weitergehen.

19 Jedes Jahr sterben in Deutschland allein mehr als 70.000 Menschen vorzeitig an
20 den gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung. Von schlechter Luft sind
21 besonders die Menschen betroffen, die sich ein Wohnen und Arbeiten abseits der
22 stark belasteten Hauptverkehrsachsen nicht leisten können. Zudem sind Menschen,
23 die unter Luftverschmutzung leiden, durch die Belastung der Atemwege und
24 Blutgefäße besonders anfällig für eine schwere Coronavirus-Infektion. Die
25 Verkehrswende ist daher eine soziale Frage und starker Gesundheitsschutz.

26 Die Verkehrswende ist machbar. Mobil sein und gleichzeitig einen Beitrag zum
27 Klimaschutz und für saubere Luft leisten – das lässt sich vereinbaren. Immer
28 mehr Menschen setzen in ihrem Alltag bereits auf umweltfreundliche Mobilität und
29 erwarten von der Politik, dass sie dafür die richtigen Rahmenbedingungen
30 schafft. Wir GRÜNE nehmen diesen Auftrag an und orientieren uns dabei an
31 strahlenden europäischen Vorbildern aus den Niederlanden, Kopenhagen, Wien und
32 Paris. Hier treiben Bürger*innen, Politik und Wirtschaft gemeinsam visionäre
33 Änderungen voran. Auch in NRW wollen wir, dass Verkehrspolitik die Perspektive
34 der Windschutzscheibe verlässt und beim ersten Schritt vor die eigene Haustür
35 ansetzt. Denn hier beginnen alle unsere Wege. Etwa die Hälfte aller Wege sind
36 kürzer als 3 Kilometer. Wir sorgen dafür, dass alle – auch Familien, Jung und
37 Alt und Menschen mit Behinderungen – diese täglichen Wege sicher und komfortabel
38 zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen können. Dafür schaffen wir lebenswerte,
39 barrierearme Städte, Gemeinden und Dörfer und mehr Platz für Fußgänger*innen und
40 Fahrradfahrer*innen. Bei längeren Strecken setzen wir auf ein starkes Netz aus
41 Bus und Bahn und auf vernetzte, geteilte und emissionsfreie Verkehrsmittel.

42 Unser Ziel ist, dass alle Menschen in NRW auch ohne eigenes Auto mobil sein und
43 teilhaben können. Wir beenden die jahrzehntelange autofixierte Politik in
44 Nordrhein-Westfalen und fördern die Verkehrsmittel, die unserer Gesundheit,
45 unserer Umwelt und unserem Zusammenleben gut tun. Dabei haben wir auch
46 Zugänglichkeit und Barrierefreiheit von Haltestellen, Bahnhöfen und
47 Verkehrsmitteln im Blick - denn dies hilft nicht nur Menschen mit Behinderung,
48 sondern allen.

49 Die Corona-Pandemie verändert vieles – auch beim Verkehr. Wir erleben einen
50 schwerwiegenden Einbruch der Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen. Fahrradfahren
51 erlebt gleichzeitig einen Boom. Und das private Auto scheint sich für viele in
52 der Krise als einer der letzten sicheren Rückzugsräume gegen die
53 Ansteckungsgefahr zu entwickeln. Umso wichtiger ist jetzt der politische Einsatz
54 für mehr Platz in unseren Städten, für das Fahrrad als Verkehrsmittel der kurzen
55 und mittleren Wege, und für die Absicherung der Verkehrsunternehmen und einen
56 Investitionsschub für Bus und Bahn. Eine kluge Verkehrspolitik in Zeiten der
57 Pandemie muss den Umbau zu mehr klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität
58 fest im Blick behalten. Dafür bieten sich auch neue Perspektiven – so zeigt uns
59 die Corona-Krise eindrucksvoll, welche Potentiale im Homeoffice und Online-
60 Veranstaltungen liegen. Behalten wir diese digitale Kultur, wo möglich, bei und
61 fördern sie politisch, kann gerade der Pendelverkehr in NRW entlastet werden.

62 **1. Öffentlicher Nahverkehr - bezahlbar, schnell,** 63 **flächendeckend und komfortabel**

64 Das Herzstück der Verkehrswende in NRW ist der öffentliche Personennahverkehr.
65 Bisher werden lediglich 8,5 Prozent der Wege in NRW mit Bus und Bahn
66 zurückgelegt - da ist noch viel Luft nach oben. Aus Ländern wie der Schweiz oder
67 Österreich wissen wir: Der Umstieg kann nur bei einem guten Angebot gelingen.
68 Bus und Bahn müssen aus Sicht der Nutzer*innen eine vergleichbare Qualität und
69 Flexibilität wie das Autofahren liefern.

70 Deshalb setzen wir auf einen Schritt-für-Schritt-Plan für attraktiven Nahverkehr
71 in NRW: Die grüne Mobilitätsgarantie schafft ein verlässliches Mindestangebot an
72 Bus- und Bahnverbindungen. Dafür sorgt ein großes Investitionsprogramm in den
73 Ausbau und die Modernisierung der Strecken und Fahrzeuge. Schritt für Schritt
74 führen wir zudem ein günstiges Ticket für alle Bürger*innen in NRW ein, das
75 jedem und jeder den Zugang zu einem umfassenden Verkehrsangebot sichert. Und
76 kurzfristig gilt es, Bus- und Bahnfahren pandemiefest zu machen.

77 **1.1 Bus und Bahn – sicher durch die Pandemie**

78 Aktuell pendeln weniger Menschen zur Arbeit und bleiben im Homeoffice.
79 Zusätzlich steigen viele auf Rad und Auto um - aus Angst sich in Bus und Bahn
80 anzustecken. Die Verkehrsunternehmen verzeichnen in der Pandemie enorme
81 Fahrgast- und Umsatzeinbußen. Bus und Bahn brauchen deshalb einen
82 Rettungsschirm! Bund und Länder müssen auch über 2020 hinaus klare
83 Finanzierungszusagen machen, um diesen wichtigen Teil der Daseinsvorsorge
84 abzusichern, Unternehmensinsolvenzen abzuwenden und Arbeitsplätze zu sichern.
85 Die Verkehrsunternehmen brauchen stärkere finanzielle Unterstützung, um die
86 bisherigen Defizite auszugleichen und das Angebot nicht nur aufrecht zu halten,
87 sondern auszuweiten, damit wieder mehr Fahrgäste den ÖPNV dauerhaft nutzen und

88 sie den erforderlichen Sicherheitsabstand einhalten können. Um die Fahrgäste
89 bestmöglich zu schützen, sollte zudem auf bessere Lüftungskonzepte und dauerhaft
90 mehr Reinigungen gesetzt werden. Gleichzeitig muss die Landesregierung dafür
91 sorgen, dass der Verkehr entzerrt wird und insbesondere Schüler*innen nicht
92 gezwungen sind, in überfüllte Busse und Bahnen zu steigen - durch versetzte
93 Schulanfangszeiten und das Lernen im Wechsel- und Kleingruppenmodell, wie wir
94 GRÜNE es für NRW schon seit Monaten fordern. Das Land muss Vorbild sein und
95 seinen Mitarbeitenden verstärkt Homeoffice-Lösungen und mobiles Arbeiten
96 ermöglichen sowie die Büroanfangs- und -endzeiten so flexibel wie möglich
97 gestalten. Die Landesregierung muss gleichzeitig bei der Wirtschaft in NRW für
98 ebensolche Maßnahmen werben.

99 1.2 Grüne Mobilitätsgarantie

100 Wir führen eine echte Mobilitätsgarantie für Nordrhein-Westfalen ein. So finden
101 alle Menschen überall in NRW ein Mindestangebot an Bus- und Bahnverbindungen,
102 auf das sie sich verlassen können.

103 Als verbindliche Mindeststandards für NRW definieren wir die Mobilitätsgarantie
104 so:

- 105 • Mindestens einmal die Stunde kann jede*r Einwohner*in in NRW ein
106 öffentliches Verkehrsangebot nutzen - wochentags mindestens von 5.30 Uhr
107 bis 22.30 Uhr. Samstags gibt es mindestens stündlich, sonntags alle zwei
108 Stunden von 9.30 Uhr bis 21.30 Uhr eine Verbindung. Freitags und samstags
109 kann man von den größeren Orten auch bis 1.30 Uhr verlässlich mit Bus und
110 Bahn ins Umland fahren. Die Angebote sind vertaktet, auf andere Busse und
111 die Bahn abgestimmt, so dass der Umstieg attraktiv wird.
- 112 • Im Einzugsbereich der Großstädte sind die Einwohner*innen mit Bus und Bahn
113 von 4.30 Uhr bis 23.30 Uhr mindestens jede halbe Stunde, sonntags
114 mindestens jede Stunde angebunden.
- 115 • Alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohner*innen werden an
116 den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Ab 500 Einwohner*innen
117 werden Orte an den Linienverkehr angeschlossen.
- 118 • Ein attraktives regelmäßiges Angebot auch am Wochenende heißt nicht
119 zwangsläufig, dass im Stundentakt leere Busse durch die Dörfer gondeln
120 müssen. Flexible Bedienkonzepte via App, traditionelle Ruf- oder
121 überörtliche Bürgerbusse sind gute begleitende Angebote dort, wo ein
122 attraktiv getakteter Busverkehr im Regelbetrieb kaum genutzt würde.
- 123 • Gut erreichbare Haltestellen: In der Regel sind Bus- und Bahnhaltstellen
124 in Städten höchstens 300, andernorts höchstens 500 Meter Luftlinie von der
125 eigenen Wohnung entfernt.

126 1.3 Mehr Reisekomfort und Sicherheit in Bus und Bahn

127 Um die Mobilitätsgarantie umzusetzen, müssen die Kapazitäten im Öffentlichen
128 Nahverkehr deutlich ausgebaut und klimafreundlichere Fahrzeuge beschafft werden.
129 Dazu brauchen wir hunderte Kilometer neuer Strecken und die Reaktivierung von
130 stillgelegten Strecken. Engpässe an landesweit bedeutsamen Knotenpunkten müssen
131 durch Ausbau behoben und die Signaltechnik digitalisiert werden. Um Lücken im

132 Schienennetz zu schließen und schienenferne Orte anzubinden, wird die
133 Landesförderung für regionale Schnellbuslinien deutlich erhöht.

134 Unsere Bahnhöfe machen wir, wie vielerorts in den Niederlanden, zu großzügigen
135 und komfortablen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, damit die deutlich
136 gestiegenen Fahrgastzahlen in den Bahnhöfen auch willkommen sind. Hier kommen
137 alle Mobilitätsangebote zusammen: sichere Abstellmöglichkeiten für Rad und
138 Gepäck sowie Sharing-Angebote für Fahr- und Lastenräder, Leihroller und Car-
139 Sharing. Wir wollen, dass in den kommenden Jahren mindestens 400 Mobilstationen
140 und perspektivisch Mobilstationen an allen Bahnhöfen, Haltepunkten und wichtigen
141 Bus- und Bahn-Haltestellen in NRW entstehen. Um die Bahnhöfe brauchen wir neue,
142 dichte urbane Zentren mit Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltungs- und Bürogebäuden,
143 um kurze Wege zu gewährleisten. So wird das Pendeln mit Bus und Bahn zusätzlich
144 attraktiv.

145 Auch Komfort und Sicherheit beim Reisen sind wichtig, damit Bus und Bahn
146 attraktiv werden. Wir fördern windgeschützte Wartebereiche auf den Bahnsteigen
147 sowie beheizte und geschlossene Wartebereiche am Bahnhof. Wir verbessern die
148 Verfügbarkeit sowie die Sauberkeit von Toiletten an Bahnhöfen, Knotenpunkten,
149 Zügen sowie S-Bahnen. Zudem sorgen wir für ausreichende Infrastruktur zur
150 Einhaltung der notwendigen Hygienebedingungen für Fahrgäste. Kostenloses WLAN an
151 Bahnhöfen, in Zügen und Bussen machen wir zum Standard. Und wir verbessern die
152 Verspätungswarnung mit Alternativrouten-Vorhersage für eine möglichst
153 reibungslose Fahrt.

154 1.4 Bund und Land müssen deutlich mehr in Verkehrsinfrastruktur investieren
155 Wir fordern: mehr öffentliches Geld für öffentlichen Verkehr! Denn unser
156 Verkehrsproblem ist zuallererst ein Investitionsproblem. Jahrzehntlang wurde zu
157 wenig und an der falschen Stelle investiert. Besonders die Kommunen leben seit
158 fast zwei Jahrzehnten von ihrer Substanz. Allein die kommunale
159 Verkehrsinfrastruktur in NRW hat bereits einen jährlichen Investitionsbedarf von
160 drei Milliarden.

161 Wir brauchen mehr Geld für Busse und Bahnen, Schienen und Technik. Nur so können
162 wir die Mängel, die über den Sparkurs der letzten Jahre entstanden sind,
163 beseitigen und unsere Infrastruktur so ausbauen, dass die Mobilitätsgarantie
164 erfüllt werden kann. Hinzu kommen kurzfristige Investitionen, um den
165 öffentlichen Nahverkehr krisenfest und zukunftssicher machen. Zudem sollten
166 Diesel-Züge und Diesel-Busse bald der Vergangenheit angehören und durch
167 Elektrifizierungen und alternative Antriebe ersetzt werden. Das kommt
168 Klimaschutz und lebenswerte Kommunen zugute.

169 Einiges kommt aktuell schon in Bewegung: In der letzten Regierungsbeteiligung
170 haben wir uns lange für eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel für NRW
171 eingesetzt. Nun erhält NRW vom Bund für den Nahverkehr insgesamt etwa sechs
172 Milliarden Euro zusätzlich bis 2031. Mit der Überarbeitung des
173 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wird der Ausbau von Bus und Bahn
174 endlich stärker gefördert. Die grünen Forderungen, auch kleinere Vorhaben und
175 die Sanierung bestehender Infrastruktur zu unterstützen, werden endlich
176 verwirklicht.

177 Doch für eine umfassende Verkehrswende ist das noch zu wenig. Der Bund hat
178 Klimaschutz als nationale Aufgabe definiert und den Verkehrssektor als ein
179 zentrales Feld identifiziert, in dem umgesteuert werden muss. Deshalb ist er

180 auch in der Pflicht, den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und
181 Schienenverkehrs finanziell in deutlich stärkerem Maße zu unterstützen. Die
182 nachholende Erneuerung sanierungsbedürftiger Infrastruktur sollte endlich
183 mittels eines Infrastrukturfonds von Bund und Ländern auf den Weg gebracht
184 werden. Weitere Mittel stehen bereit, wenn wir die steuerlichen Förderung
185 unsinniger Mobilität endlich beenden: Allein die Abschaffung des Diesel- und
186 Dienstwagenprivilegs bringt Einnahmen von acht Milliarden Euro. Wir wollen mit
187 diesen Mitteln den ÖPNV ausbauen. Die neun derzeit reaktivierten Strecken in
188 Nordrhein-Westfalen sind zu wenig. Bahnstrecken, die zu einer Verbesserung der
189 Mobilität führen und wirtschaftlich betrieben werden können, sollen reaktiviert
190 werden, ohne andere Mobilitätsformen wie den Radverkehr zu benachteiligen.
191 Gleichzeitig wollen wir prüfen, ob das Nutzen-Kosten-Kriterium noch zeitgemäß
192 ist und durch Kriterien der Klimawirksamkeit mindestens ergänzt wird. Insgesamt
193 wollen wir die bestehenden Förderprogramme für den ÖPNV überprüfen und
194 vereinfachen. Wir wollen die Antrags- und Genehmigungsverfahren deutlich
195 kommunalfreundlicher gestalten.

196 Eine echte Ausbauoffensive bei Bus und Bahn muss auch entsprechend ausreichend
197 finanziert werden. In NRW ist unser Ziel, ein Sanierungs- und Ausbauprogramm für
198 die nächsten zehn Jahre auf den Weg zu bringen, das 200 € pro Einwohner*in und
199 Jahr umfasst. Das bedeutet in etwa eine Verdopplung der bisherigen Pro-Kopf-
200 Ausgaben. Dass diese Zahl nicht utopisch ist, zeigt uns Luxemburg: Dort
201 investiert der Staat derzeit 600 € pro Einwohner*in.

202 Investitionen und Ausbau brauchen nicht nur Geld, sondern auch Kompetenz. Die
203 drei übergeordneten Zweckverbände, das bei ihnen angesiedelte Zukunftsnetz
204 Mobilität NRW und die Kompetenzzentren in NRW stehen für einen Großteil der
205 anstehenden Aufgaben bereit und sind gut darauf vorbereitet. Wir wollen diese
206 drei Zweckverbände bei ihrer Entwicklung vom Verkehrsverbund zum
207 Mobilitätsverbund unterstützen. Zusätzlich brauchen wir zur Koordination, zur
208 Planung und zum Unterhalt zukünftiger Infrastruktur sowie zur Koordinierung und
209 zum Abgleich einheitlicher Tarife und Linienkonzeptionen, die
210 verbundübergreifend und von landesweiter Bedeutung sind, einen neuen Träger.
211 Hierfür wollen wir eine Landesverkehrsgesellschaft als Anstalt öffentlichen
212 Rechts prüfen.

213 1.5 Mobilität Grenzenlos denken

214 NRW liegt im Herzen Europas. Ein gut ausgebauter ÖPNV verbindet die Menschen und
215 stärkt die Wirtschaft in den Grenzregionen. Uns verbinden über 99 Km eine
216 gemeinsame Grenze mit Belgien und über 395 Km mit den Niederlanden. Durch die
217 immer weitergehende europäische Integration sind diese Grenzen für viele
218 Menschen bei uns heute im Alltag nicht mehr zu spüren. Täglich pendeln 42.710
219 Arbeitnehmer*innen in die Niederlande und alleine in der Städteregion Aachen
220 arbeiten über 4000 Menschen mit Wohnsitz in Belgien. Ein gut ausgebauter
221 grenzüberschreitender ÖPNV verbindet und trägt zur vertieften europäischen
222 Integration bei. Bereits heute gibt es zwischen Aachen und Maastricht eine
223 Busverbindung im 15-Minuten Takt. Wir wollen dafür sorgen, dass solche
224 Erfolgsmodelle der grenzüberschreitenden ÖPNV-Linien weiter ausgebaut werden.
225 Dafür fördern wir die Kooperation zwischen den Verkehrsverbänden und machen die
226 Anwendung eines einheitlichen Tarifs bis zu einem Linienendpunkt jenseits der
227 Grenze zum Standard. Dabei werden bei gemeinsamen Linien Zeitkarten aus beiden
228 Verkehrsverbänden auf der gesamten Strecke akzeptiert.

229 1.6 Schritt für Schritt zu günstigen und einfachen Tickets

230 Auch wenn es bereits eine Reihe günstiger Tickets in NRW gibt, bleibt es für die
231 Nutzer*innen eher unübersichtlich - besonders, wenn sie über die Grenzen des
232 eigenen Tarifverbundes hinausfahren. Wir wollen deshalb ein günstiges und
233 attraktives Angebot für ganz NRW schaffen. Das muss Hand in Hand gehen mit dem
234 Ausbau und der Mobilitätsgarantie, damit die Nutzer*innen günstiger Tickets auch
235 ein entsprechendes Angebot vorfinden. Unser Ziel ist es, in zehn Jahren das NRW-
236 Bürger*innenticket einzuführen, das landesweit für alle öffentlichen
237 Verkehrsmittel gilt und solidarisch finanziert wird.

238 Auf dem Weg zum Bürger*innenticket schaffen wir zunächst Tickets für immer mehr
239 Personengruppen, angefangen mit einem kostenfreien Ticket für Schüler*innen und
240 junge Menschen bis 18 Jahre. Für uns soll regelmäßiges Nutzen des ÖPNV ein
241 Selbstverständnis und kein Privileg sein. Deshalb fordern wir für das
242 landesweite Azubiticket dringend eine deutliche und klare Preissenkung. Im
243 Schnitt ist das Azubiticket doppelt so teuer wie das Semesterticket der
244 Studierenden. Eine Kostenangleichung der beiden Tickets ist unser Ziel. Auch bei
245 der Preisentwicklung des Semestertickets wollen wir sicherstellen, dass es für
246 Studierende gut bezahlbar wird. Wir bauen soziale Ticketangebote sowie das
247 Jobticket aus und machen dieses Schritt für Schritt zur Pflicht für öffentliche
248 Arbeitgeber wie Kommunen, Landes- und Bundesbehörden. Und wir unterstützen
249 Bürger*innentickets in Kommunen mithilfe einer Experimentierklausel. Das von
250 einer Bürgerinitiative entwickelte „Solidarische Bürgerticket Wuppertal“ wurde
251 von der Landtagsfraktion mit Hilfe eines Gutachtens überprüft. Dieses zeigt,
252 dass ein solches Ticket mit wenigen gesetzlichen Anpassungen umsetzbar wäre.

253 Auf dem Weg zum landesweiten Bürger*innenticket müssen auch neue
254 Finanzierungsmodelle eröffnet werden. In anderen europäischen Ländern gibt es
255 diese bereits und sie bieten Kommunen, Regionen oder Verbänden finanzielle
256 Spielräume für den Ausbau des ÖPNV. Wir wollen auf Landesebene die gesetzlichen
257 Grundlagen schaffen, um zunächst derartige kommunale Finanzierungsinstrumente im
258 Rahmen einer Experimentierklausel einzuführen, Nutznießer*innen einer ÖPNV-
259 Anbindung an den Kosten zu beteiligen oder eine Arbeitgeber*innenabgabe zu
260 ermöglichen. Auch für die Einführung eines solidarischen Bürger*innentickets
261 oder eines verpflichtenden Jobtickets muss das Land die Gemeinden und Kreise zum
262 Erlass einer Nahverkehrsbeitragssatzung im KAG (kommunales Abgabengesetz)
263 befähigen.

264 1.7 Den ländlichen Raum besser versorgen: mit Bus und Bahn und Carsharing
265 Rund zwei Drittel von NRW sind ländlich geprägte Räume. Ein Drittel der
266 Menschen, ca. sechs Millionen, leben hier. Gerade im ländlichen Raum erleben
267 viele Menschen eine Verschlechterung des Angebots im Nahverkehr und der
268 Lebensbedingungen – etwa wenn Schulen zusammengelegt werden, Kliniken oder
269 Arztpraxen schließen und zentralisiert werden, oder Einkaufsmöglichkeiten oder
270 Freizeitangebote nur noch mit dem Auto erreichbar sind. Obwohl viele Menschen
271 auch beruflich in den nächstgrößeren Ort pendeln müssen, ist in vielen Städten
272 und Regionen der Schulbus das einzige ÖPNV-Angebot. Dadurch sind gerade junge
273 Menschen abhängig von ihren Eltern oder einem eigenen Fahrzeug. Und der Mangel
274 an öffentlichem Verkehr ist für ältere Menschen, die nicht mehr fahren können,
275 eine massive Einschränkung der Lebensqualität und Möglichkeit zur Versorgung und
276 gesellschaftlicher Teilhabe. Doch auch für die Wirtschaft in ländlicheren
277 Regionen ist ein fehlendes ÖPNV-Angebot problematisch und macht sie unattraktiv.

278 Beispielsweise sind viele Auszubildende darauf angewiesen, von ihren Eltern zum
279 Ausbildungsbetrieb gebracht zu werden.

280 Verlässliche, bezahlbare Mobilität und ein Beitrag zum Klimaschutz – wir wollen
281 beides für den ländlichen Raum. Wir richten dabei auch den Blick auf
282 Nachbarländer, in denen kein Ort zu klein ist, um sinnvoll an klimafreundliche
283 Mobilitätsangebote angebunden zu sein. Für die grüne Mobilitätsgarantie
284 erweitern wir das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum und
285 setzen auf multimodale Mobilität – also Unterwegssein mit verschiedenen
286 Verkehrsformen, die optimal miteinander vernetzt sind.

287 Damit die grüne Mobilitätsgarantie auf dem Land funktioniert, schaffen wir neue
288 Schnellbuslinien zwischen den ländlichen Zentren. Gleichzeitig müssen die
289 Bahnachsen in die Ballungsräume gestärkt werden. Neue Siedlungen müssen
290 vorrangig entlang vorhandener ÖPNV-Achsen geplant werden, um von vornherein
291 einen guten Anschluss zu sichern.

292 Das klassische Angebot von Bus und Bahn wird verknüpft mit dem Radverkehr und
293 flexiblen, vernetzten Angeboten. Wir schaffen im ganzen Land Mobilstationen mit
294 Park and Ride, Carsharing und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten. Wir bauen
295 ein landesweites Netzwerk von Radschnellwegen und Radrouten, auf denen man
296 sicher und weitestgehend kreuzungsfrei mit dem Fahrrad unterwegs ist. Damit das
297 passiert, muss das Land NRW die Verantwortung für den schnellen Ausbau annehmen
298 und darf sie nicht auf Kommunen abwälzen.

299 Öffentliches und privates Carsharing ergänzen diese Angebote. Dabei wollen wir
300 mit intelligenten Lizenzierungsverfahren erproben, bei denen Carsharing-Anbieter
301 im Stadtgebiet bevorzugte, feste Standorte erhalten und im Gegenzug auch in
302 ländlichen Räumen ein Angebot schaffen. In dünn besiedelten Gegenden muss es
303 möglich sein, gegen ein festes Entgelt andere Menschen mitzunehmen – gesteuert
304 von einer kommunalen Plattform nach festen Regeln. Auch das automatisierte
305 Fahren hat seinen Platz in der Verkehrswende, wenn es vorrangig auf geteilte
306 Angebote setzt. Deshalb fördern wir Labore für automatisierte Shuttles in den
307 ländlichen Räumen. Bürgerbusse sollen bei Ersatzbeschaffungen grundsätzlich auf
308 Elektrobetrieb umgestellt und stärker als Bürgerbusse mit konventioneller
309 Antriebstechnik gefördert werden.

310 1.8 Bus und Bahn in den Ballungsräumen ausbauen

311 NRWs Nahverkehr stößt in den Ballungsräumen im Rheinland und in der Metropole
312 Ruhr immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Insbesondere zu den
313 Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags sind Busse und Bahnen überfüllt und
314 unzuverlässig.

315 In zehn Jahren wird mit dem Rhein-Ruhr-Express zwischen Dortmund und Köln alle
316 15 Minuten ein schneller Regionalzug, der Großstädte der Metropole Ruhr und dem
317 Rheinland verbindet, unterwegs sein. Wir GRÜNE haben uns in der Vergangenheit
318 wie keine andere Partei für dieses Projekt stark gemacht. Die steigenden
319 Fahrgastzahlen zeigen jedoch: Der RRX allein wird nicht reichen, um hochwertigen
320 Nahverkehr zwischen Rhein und Ruhr zu gewährleisten. Deshalb möchten wir mit
321 diesen Maßnahmen den Schienenverkehr in den Ballungsräumen stärken.

322 Um den regionalen Schnellverkehr zu entlasten, soll das S-Bahnnetz in NRW massiv
323 ausgebaut werden. Etwa 50 Jahre nach dem Beginn des S-Bahnbaus in NRW, läuten
324 wir die Zeit der S-Bahn Rhein-Ruhr 2.0 ein. So fordern wir eine Verdopplung der

325 S-Bahnstationen in den nächsten zehn Jahren, neue Linien und mindestens einen
326 15-Minutentakt von früh morgens bis in den Abend auf allen Linien. Die dafür
327 nötigen Bauvorhaben sollen zügig geplant und mit Geldern von Bund, Land und der
328 DB gebaut werden. So bauen wir ein zweites Rückgrat für NRWs Nahverkehr auf, das
329 nah an den Nutzer*innen ist!

330 Auch in den späten Abendstunden und in der Nacht gibt es in den Ballungsräumen
331 ein hohes Mobilitätsbedürfnis. Um diesem nachzukommen, sollen künftig S-Bahnen
332 die ganze Nacht fahren und durch die wichtigsten Expressangebote ergänzt werden
333 – auch werktags. So kommt man zu jeder Zeit sicher nach Hause!

334 Ein starkes S-Bahnnetz braucht starke Zubringerverkehre. Deshalb sollen Busse
335 und kommunale Bahnen mindestens im S-Bahntakt die S-Bahnstationen direkt
336 anfahren. Um dazu beizutragen, sind die allgemeinen Mittel des Landes für den
337 kommunalen ÖPNV-Betrieb zu erhöhen.

338 Neue digitale Infrastruktur erhöht auch in den Städten die Kapazität der
339 Infrastruktur. Jedoch ist die Digitalisierung mit hohen Kosten verbunden.
340 Besonders im Ruhrgebiet sind diese Investitionen kaum zu stemmen. Damit sich die
341 Kommunen diese wichtige Investition in ihre Zukunft leisten können, möchten wir
342 als Land die Kommunen hierbei finanziell unterstützen. Gleiches gilt für den
343 Erhalt vorhandener Infrastruktur. Zukünftig soll sich das Land an
344 Erhaltungskosten beteiligen, um insbesondere Streckenstilllegungen zu
345 verhindern.

346 2. Freie Fahrt fürs Fahrrad

347 2.1 Radwegenetz neu gestalten

348 Das Fahrrad gewinnt für kurze und mittlere Distanzen immer mehr an Bedeutung.
349 Die Verkäufe von Fahrrädern und E-Bikes steigen seit Jahren an. Ebenso die Zahl
350 der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden: Aktuell liegt der Anteil des
351 Radverkehrs in NRW bei rund elf Prozent. In den Städten ist die deutliche
352 Zunahme des Radverkehrs nicht nur spür- sondern auch messbar. So ist
353 beispielsweise in Düsseldorf der Radverkehr im Jahr um mehr als 22 Prozent
354 gestiegen. Der Vergleich mit anderen Ländern macht aber deutlich, dass hier noch
355 viel Luft nach oben ist. Die Volksinitiative "Aufbruch Fahrrad" fordert deshalb
356 bis 2025 eine Erhöhung auf 25 Prozent – ihr Erfolg zeigt, dass viele Menschen in
357 NRW bessere Bedingungen für den Radverkehr wollen. Denn nur durch eine sichere,
358 komfortable und gut vernetzte Fahrradinfrastruktur sind die Menschen gerne
359 bereit, aufs Fahrrad umzusteigen. Nicht nur bei den großen Fahrrad-Vorbildern
360 Niederlande und Kopenhagen, auch in Deutschland tut sich mittlerweile etwas:
361 Bundesländer wie Berlin machen vor, wie die Fahrradwende funktionieren kann. Der
362 Straßenraum wird neu aufgeteilt und das Radfahren durch breite und gut
363 ausgebaute Wege, Grüne Welle für Fahrräder, ausreichende Stellplätze und
364 Verknüpfung mit dem ÖPNV etc. komfortabler, schneller und sicherer
365 gemacht. Grundsätzlich befürworten wir die Trennung von Fahrrad- und Autoverkehr
366 aus sicherheitstechnischen Gründen. Dort wo dieses innerstädtisch aus
367 Platzmangel nicht möglich ist, sollen alternative, geschwindigkeitsreduzierte
368 Konzepte implementiert werden.

369 Wir wollen, dass auch NRW in Sachen Radverkehr endlich auf die Überholspur
370 wechselt. Das ist machbar, denn verglichen mit dem öffentlichen Nahverkehr ist

371 eine verbesserte Infrastruktur für das Fahrradfahren relativ schnell und
372 kostengünstig umzusetzen.

373 Wir arbeiten an einem Radverkehrsgesetz für NRW, das für sicheres und
374 komfortables Radfahren in und zwischen Orten sorgt und seinen Namen verdient.
375 Wir schaffen damit ein dichtes Radwegenetz, das alle relevanten
376 Radwegeverbindungen abdeckt. Dazu bauen wir ein Haupttroutennetz mit
377 Radschnellwegen und Radvorrangrouten auf, an das alle Gemeinden in NRW
378 angeschlossen sind. Dieses überörtliche Netz wird durch lokale Radwegenetze
379 ergänzt, die je nach örtlicher Gegebenheit als "Protected Bike Lanes" an
380 mehrspurigen Straßen, breiten markierten Radwegen entlang der Fahrbahnen sowie
381 Fahrradstraßen ausgestaltet werden. Wir wollen auf den zuständigen Ebenen dafür
382 sorgen, dass bei Ersatzneubauten oder Sanierungen von Autobahnen, Bundes- und
383 Landesstraßen immer auch Rad- und Fußwege-Verbindungen mit realisiert werden.
384 Die Finanzierungsregeln und das Planungsrecht wollen wir überprüfen um dies
385 konsequent durchzusetzen. Langfristig ist unser Ziel, dass an allen
386 übergeordneten Straßen immer auch Infrastruktur für die Nahmobilität vorhanden
387 ist.

388 Um den Radverkehr zu erhöhen, das Radverkehrsnetz auszubauen und die Sicherheit
389 Radfahrender zu erhöhen, stellen das Land, die regionalen Gliederungen und die
390 Kommunen jeweils für ihren Bereich verbindliche Bedarfs- bzw. Angebotsplanungen
391 auf. In diesen sind die zur Erreichung der Ziele notwendigen Maßnahmen
392 aufgeführt, entsprechend priorisiert und mit finanziellen Mitteln und
393 personellen Ressourcen hinterlegt. Dazu gehört auch, dass sowohl beim
394 Landesbetrieb Straßen.nrw, bei den Bezirksregierungen und in den kommunalen
395 Verkehrsverwaltungen Fachabteilungen für den Radverkehr gebildet werden, die die
396 Planungen voranbringen und den Bau umsetzen. Im Landesministerium wird ein
397 zentrales Referat für die Planung und Umsetzung des Fahrradgesetzes
398 eingerichtet. Landesweit müssen Organisationen, Strukturen und Abläufe der
399 Radverkehrsförderung so gestaltet werden, dass sie dem schnellen Radausbau
400 förderlich sind. In allen Institutionen, die in Entscheidungen rund um Planung
401 und Bau beteiligt sind, muss der Radverkehr einen höheren Stellenwert bekommen.

402 Radfahren so sicher wie möglich zu machen, ist unser wichtigstes Ziel. Denn
403 viele Menschen fühlen sich zu unsicher, das Rad für ihre Wege zu nutzen und sich
404 auf schmalen Radwegen oder im dichten Autoverkehr zu bewegen. Radfahrende haben
405 kein „Blechkleid“, das sie vor Unfällen schützt. In der Unfallstatistik sind
406 deshalb jedes Jahr viele tote oder schwer verletzte Menschen zu beklagen. Wege,
407 Kreuzungen und Regeln müssen deshalb selbsterklärend und so aufgebaut sein, dass
408 Fehler einzelner Verkehrsteilnehmer*innen keine tödlichen Folgen haben. Nur so
409 werden sich mehr Menschen aller Altersklassen trauen, aufs Rad zu steigen und
410 sich auch wirklich sicher fühlen. „Vision Zero“ – keine Verkehrstoten – ist
411 unsere Leitlinie, die wir im Fahrradgesetz verankern und damit die
412 Landesregierung verpflichten, Lösungen zu entwickeln. In der Folge schwerer
413 Unfälle mit Fahrradbeteiligung sollten die jeweiligen Kreuzungen und
414 Straßenabschnitte grundsätzlich auf ihre Sicherheit hin überprüft werden.

415 2.2 ÖPNV und Radverkehr verknüpfen

416 Um den Mobilitätsbedürfnissen möglichst gerecht zu werden, ist vor allem die
417 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr enorm wichtig. An allen Haltepunkten
418 des Schienenverkehrs bauen wir ausreichende und sichere
419 Fahrradabstellmöglichkeiten. An den größeren Haltestellen und Bahnhöfen

420 errichten wir Fahrradstationen mit entsprechendem Serviceangebot, in denen
421 hochwertige Fahrräder sicher abgestellt und E-Bikes geladen sowie Reparaturen
422 durchgeführt und Leihräder gemietet werden können. Fahrräder sollen in allen
423 Fahrzeugen des ÖPNVs und des Schienenverkehrs mitgenommen werden dürfen, auch in
424 den Fernverkehrszügen der Bahn. An Mobilstationen entstehen sichere
425 Fahrradabstellmöglichkeiten und stehen Leihfahrräder zur Verfügung.

426

427 2.3 Mehr Platz für's Rad und Zufußgehen

428 Außerdem wollen wir den Bau von Fahrradgaragen fördern und Autoparkhäuser auch
429 für das Abstellen von Fahrrädern nutzen. Damit in Wohngebieten und
430 Einkaufsstraßen genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, wollen wir
431 Parkplätze auch zum Abstellen von Fahrrädern nutzen und Platz für
432 Lastenfahrräder schaffen.

433 Klar ist: Mehr Platz fürs Rad, mehr Platz für Zufußgehende heißt weniger Platz
434 für das Auto. Durch den Rückbau von Straßen und Parkplätzen zu Rad- und
435 Fußwegen, zu Plätzen zum Spielen und Verweilen schaffen wir eine Stadt für
436 Menschen und nicht für Autos.

437 Im Gegensatz zu E-Autos wird die Anschaffung von E-Bikes nicht öffentlich
438 gefördert. Dies wollen wir ändern und auch für den Kauf von E-Bikes oder
439 hochwertigen Fahrräder entsprechende Prämien zahlen, wenn dafür das eigene Auto
440 abgemeldet wird. Unabhängig davon fördern wir den Kauf von Lastenrädern, sowohl
441 für den Privatgebrauch als auch für Betriebe und Unternehmen.
442 Qualifizierungsmöglichkeiten für Fahrrad-Werkstattpersonal wollen wir fördern.

443 3. Digitalisierung für die Verkehrswende richtig 444 nutzen

445 Die Digitalisierung bietet große Chancen, Klimaschutz und Mobilität gerade im
446 ländlichen Raum zusammenzubringen – vorausgesetzt, wir setzen sie richtig ein.
447 Wichtig ist, dass Bus und Bahn das Herzstück der vernetzten, digitalen Mobilität
448 bilden – sonst führt die Digitalisierung schnell zu mehr statt weniger privatem,
449 motorisierten Verkehr. Mobilitätsplattformen der öffentlichen Hand stellen Bus
450 und Bahn ins Zentrum der vernetzten Mobilität und gewährleisten Datenschutz und
451 Datensparsamkeit. Private Anbieter sollen verpflichtet werden, Schnittstellen zu
452 diesen öffentlichen Plattformen bereitzustellen. Voraussetzung für eine solche
453 Mobilität der Zukunft ist ein starkes 5G-Netz. Nicht zuletzt eröffnet uns die
454 Digitalisierung neue Möglichkeiten, Wege zur Arbeit oder Dienstreisen durch
455 Homeoffice zu vermeiden.

456 4. Emissionsfreier Verkehr in 30 Pionierstädten

457 Unsere Städte und Gemeinden sind der Ort, an denen Verkehrswende stattfindet.
458 Kommunen sind die wichtigsten Player, wenn es um die Gestaltung von Verkehr
459 geht. In den Rat- und Kreishäusern im ganzen Land setzen wir GRÜNE uns dafür
460 ein, die Verkehrswende vor Ort gelingt. Dafür brauchen Kommunen insgesamt mehr
461 Unterstützung von Bund und Land.

462 Die Verkehrs- und Antriebswende braucht Pioniere, die zeigen, welche
463 Lebensqualität durch eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums und alternative

464 Antriebe entsteht. Wir wollen, dass nach niederländischem Vorbild die 30 größten
465 nordrhein-westfälischen Städte emissionsfrei werden. Dafür fördern wir den
466 emissionsfreien und schnellen Nahverkehr und bauen breite Radwege in sehr guter
467 Qualität.

468 4.1 Stadt der kurzen und sicheren Wege

469 Eine wichtige Rolle spielt das Zufußgehen. Es ist nicht nur gesund,
470 umweltfreundlich und kostenlos – um mehr Fußverkehr zu fördern, braucht es auch
471 keine aufwändige technische Infrastruktur oder immense zusätzliche Flächen. Wir
472 sorgen dafür, dass das Land die Kommunen unterstützt, fußgänger*innenfreundlich
473 zu werden – etwa mit Mitteln für Fußverkehrsbeauftragte oder -konzepte. Wir
474 schaffen mehr Platz für Fußgänger*innen und spielende Kinder – auch durch
475 autofreie Gebiete oder shared spaces. Wir sorgen dafür, dass Bürgersteige und
476 Plätze zum Austausch und Verweilen einladen, weil sie geräumig sind, und nicht
477 von parkenden Fahrzeugen oder Mülltonnen verstellt werden. Wir sorgen für
478 sichere Überquerungen und barrierefreie Wege für Fußgänger*innen.

479 Schrittweise wird Parkraum nur noch für emissionsfreie Autos bereitgestellt und
480 insgesamt reduziert. In den städtischen Bereichen mit hohem Parkdruck sollen
481 flächendeckend Parkraumbewirtschaftungskonzepte aufgestellt werden, welche
482 örtlich angepasste Regelungen vorsehen. Dabei soll der Preis für die
483 Inanspruchnahme öffentlicher Flächen (als Parkgebühren oder für Bewohnerparken)
484 stärker den realen Wert dieses knappen öffentlichen Gutes widerspiegeln. Wir
485 setzen uns in den Städten für den Bau von Quartiersgaragen als Alternative zum
486 Parken im öffentlichen Raum ein. Die bauordnungsrechtlichen Regelungen für
487 Stellplätze wollen wir lokal so anpassen, dass in verdichteten Bereichen eher
488 Raum zum Wohnen und Leben entsteht als für das Abstellen von Kraftfahrzeugen.
489 Falschparken auf Gehwegen muss stärker geahndet werden. Zusammen mit mehr
490 Umweltspuren und komfortablem und gut vernetztem Carsharing wird das dazu
491 führen, dass deutlich weniger PKW pro Einwohner*in als heute in den Städten
492 stehen und fahren – einfach, weil die meisten Leute bequemer und schneller
493 autofrei unterwegs sind, sofern man nicht allzu viel transportieren muss oder
494 komplizierte Wege hat. Unser Ziel ist es, die Zahl der PKW pro Einwohner*in
495 jedes Jahrzehnt um ein Drittel zu senken, so dass wir 2050 bei den vom
496 Umweltbundesamt empfohlenen 150 PKW pro 1000 Einwohner*in stehen. Dadurch
497 entsteht auch mehr Platz fürs Leben in unseren Städten.

498 5. Zeit für echte Planungsbeschleunigung und - 499 vereinfachung

500 Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dauern
501 zu lange. Noch immer liegen zwischen Planung und Baufreigabe von Projekten oft
502 viele Jahre, mitunter sogar Jahrzehnte. Insbesondere dem Klimaschutz dienliche
503 Projekte müssen schneller und effizienter umgesetzt werden können. Wir GRÜNE
504 wollen neue Wege finden, frühe Bürgerbeteiligung, transparente Planung und
505 Natur- und Umweltbelange mit schnelleren Planungsprozessen zusammenzubringen.
506 Dabei ist ein entscheidender Faktor ausreichendes Fachpersonal bei den Planungs-
507 und Genehmigungsbehörden. Eine vom Landesparteirat eingesetzte Fachgruppe aus
508 Landesvorstand, LAG Ökologie, parteiinternen Expert*innen und externen
509 Expert*innen erarbeitet im Frühjahr 2021 ein Konzept für eine moderne und

510 wirkungsvolle Umweltverwaltung, die auch die Frage der Planungsbeschleunigung
511 umfasst.

512 **6. Verkehrswende braucht Kommunikation und neue** 513 **Mobilitätsroutinen**

514 Die Verkehrswende erreichen wir nicht allein durch neue Verkehrsplanung. Die
515 neuen Angebote müssen von den Benutzer*innen auch angenommen werden. Der
516 Schlüssel dafür ist Kommunikation, die die Akzeptanz der Maßnahmen in der
517 Bevölkerung und Wirtschaft erhöht, aber auch Entscheider*innen und die
518 Planungsbehörden unterstützt, die unterschiedlichen Maßnahmen umzusetzen. Für
519 die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie im Land und in den einzelnen
520 Kommunen werden wir die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen.

521 Um die bisherigen Mobilitätsroutinen zu durchbrechen und neue Routinen zu
522 schaffen, fördern wir zielgruppenspezifisches und standortbezogenes
523 Mobilitätsmanagement. Hierzu zählen Maßnahmen in Betrieben und großen
524 Bürostandorten, in Schulen und Wohnquartieren sowie die Förderung von
525 Neubürger*innen-Informationen in den Kommunen. Wie wir uns im Kindes- und
526 Jugendalter bewegen, ist prägend für das weitere Leben. Daher fördern wir das
527 Zufußgehen und Fahrradfahren mithilfe sicherer Schul- und Freizeitwege. Das Land
528 muss die Kommunen bei dieser wichtigen Aufgabe unterstützen.

529 **7. Straßen: Erhalt vor Neubau und** 530 **Klimamoratorium**

531 Autos werden auch in Zukunft eine Säule des Verkehrsmixes bilden – gerade im
532 ländlichen Raum. Das Auto der Zukunft wird ohne Verbrennungsmotor betrieben, es
533 kann autonom fahren und es wird geteilt – durch app-gestützte private
534 Mitfahrangebote, Carsharing oder Pooling. Klar ist aber auch: Insgesamt wird es
535 deutlich weniger Autoverkehr geben. Unsere Infrastruktur muss daran angepasst
536 werden. Ohnehin ist NRW bereits dicht mit Straßen durchzogen. Unsere Straßen,
537 Brücken und Tunnel sind allerdings vielerorts sanierungsbedürftig.

538 Die schwarz-gelbe Landesregierung hat für dieses Haushaltsjahr die Mittel für
539 den Landesstraßenneubau um weitere fünf Millionen Euro auf 62 Millionen Euro
540 erhöht. Dies sind über 30 Millionen Euro mehr als im letzten rot-grünen
541 Haushalt, obwohl das Landesstraßennetz eigentlich fertig gebaut ist. Der Neu-
542 und Ausbau von Straßen und Autobahnen bis teilweise in die 2030er Jahre hinein
543 ist klimapolitisch das völlig falsche Signal, weil klar ist, dass die Zukunft in
544 der öffentlichen und geteilten Mobilität liegt. NRW braucht deshalb eine
545 Richtungsentscheidung: Das Geld, das das Land für Straßen noch ausgibt, muss in
546 Erhalt und Sanierung gehen. Marode Straßen und Brücken zu sanieren ist
547 wichtiger, als Spatenstiche zu feiern. Wir wollen eine Klima-Überprüfung und ein
548 Moratorium für alle geplanten Neu- und Ausbauprojekte. Alle Vorhaben, die zu
549 einem weiteren Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur in NRW führen, müssen
550 auf Notwendigkeit und Nachhaltigkeit überprüft werden. Der bestehende
551 Bundesverkehrswegeplan (BVWP) muss revidiert werden. Wir brauchen einen neuen
552 Bundesmobilitätsplan, der alle Verkehrsträger zusammen denkt und mit den Klima-
553 sowie Verkehrsverlagerungszielen überstimmt. Ein Moratorium für noch nicht mit

554 der Planung begonnene oder sich erst im Vorplanungsstadium befindliche Projekte
555 des BVWPs 2030 und des Landesstraßenbedarfsplans ist notwendig. Auf Landesebene
556 wollen wir den Landesstraßenbedarfsplan endlich neu aufstellen und die Neu- und
557 Ausbauprojekte massiv reduzieren. Wir setzen uns zudem dafür ein, verstärkt
558 Bundes- und Landesstraßen, die keine bundes- oder landesweite Verkehrsbedeutung
559 haben, bei Zahlung eines einmaligen Ausgleichs abzustufen, damit hier für
560 Kommunen nicht falsche Anreize dadurch entstehen, dass die Kosten lokaler
561 Autoverkehre durch Bund und Land gedeckt werden. Straßen NRW muss auf
562 Nachhaltigkeitsziele verpflichtet werden, dazu gehört auch, den Straßen-Verkehr
563 insgesamt zu reduzieren.

564

565 7.1 Bundesverkehrswegeplan: Stopp der Mega-Autobahn-Ausbauten und Neuplanung für
566 Schiene und Rad

567

568 Der von Union und SPD im Jahr 2016 im Bundestag beschlossene
569 Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält zahllose Neu- und Ausbauprojekte an
570 Bundesautobahnen und -straßen. Schon heute werden 20 Prozent aller
571 Fahrleistungen Deutschlands in NRW erbracht. In der Summe stehen die Ausbaupläne
572 des Bundesverkehrswegeplans Klimaschutzziele diametral entgegen und vereiteln
573 eine konsequente Verkehrswende.

574

575 Auf den Straßenneu- und Ausbau folgt nicht nur zusätzlicher Autoverkehr und
576 weitere CO₂-Emissionen, es werden auch unzählige Hektar Land, Wald und
577 Offenflächen, zerstört. Wertvolle Biotope werden vernichtet und Wohnhäuser
578 werden den Straßen weichen müssen, nachdem ihre Bewohner*innen enteignet und
579 vertrieben worden sind. Nach der Inbetriebnahme oder Erweiterung sind die
580 Straßen und Autobahnen dann eine erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung für
581 Anwohner*innen.

582 Die den Planungen zugrundeliegenden Verkehrsprognosen für die kommenden Jahre
583 gehen von einem starken Wachstum des Auto- und Güterverkehrs auf den Straßen
584 NRWs aus. Wir GRÜNE halten es jedoch für falsch, in Zeiten der Klimakrise dieser
585 Herausforderung mit dem (Aus-)bau weiterer Straßen zu begegnen. Deshalb fordern
586 wir eine grundlegende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans, um ihn an die
587 Ziele einer Verkehrswende anzupassen. Dazu gehört auch eine Umschichtung der
588 Haushaltsmittel weg vom Straßen- hin zum Schienen und Radwegebau, so dass
589 Straßen(aus)bauprojekte gestoppt werden können.

590 Durch NRW zieht sich bereits heute ein dichtes Netz von Straßen und Autobahnen,
591 welches durch fast 300 Projekte des Bundesverkehrswegeplans, noch dichter würde.
592 Die Belastung für unser Bundesland mit rund 18 Mio. Einwohner*innen nimmt dabei
593 zu.

594 Die meisten Großstädte und Landesteile, und damit der Großteil der Bürger*innen
595 NRWs, sind dabei unmittelbar von diesen Fernstraßen-Planungen betroffen. Dazu
596 gehören u.a. die weitläufigen Ausbaustrecken wie bspw. die A1 von Münster bis
597 Kamen, in Leverkusen und in der Eifel oder die A3 zwischen Leverkusen und
598 Oberhausen sowie die A40 mitten durch das Ruhrgebiet. In der Region Köln-Bonn
599 stehen mit der geplanten neuen Autobahnbrücke Rheinspange 553, dem Ausbau der A4
600 und der Diskussion über einen Abriss und Neubau der Rodenkirchener Brücke sowie
601 dem Ausbau der A565 in Bonn ("Tausendfüßler") gleich drei Projekte auf der
602 Agenda. Mitten durch die Ruhr-Großstädte Essen und Duisburg sollen die A52 und
603 die A59 ausgebaut werden, in Wesel die B8 neugebaut werden. Aber auch ländliche
604 Regionen wie das Sauerland, wo die A49 weitergebaut werden soll, sind betroffen.

605 Und diese Liste ließe sich noch lange fortsetzen. Für uns GRÜNE ist klar, dass
606 diese Projekte nicht zukunftsfähig sind und im Sinne einer grünen Verkehrswende
607 dringend auf den Prüfstand gehören.

608 **7.3 Inner- und außerörtlich: neue Regelgeschwindigkeiten einführen**
609 Wir GRÜNE in NRW sind zuversichtlich, dass wir die langjährige Forderung nach
610 einem Tempolimit auf deutschen Autobahnen bald endlich in die Tat umsetzen
611 können. Inzwischen existiert eine große gesellschaftliche Mehrheit für ein
612 Tempolimit, weil es zu mehr Sicherheit, weniger Verkehrstoten, mehr Klimaschutz
613 und weniger Staus führt. Wir drängen die Landesregierung, ein Tempolimit im Bund
614 anzustoßen und zu unterstützen und bis zur flächendeckenden Einführung
615 entsprechende Modellversuche auf Autobahnen in NRW zu starten. Innerorts setzen
616 wir uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ein, auf Landstraßen für Tempo 80.

617 **8. Lärmschutz**

618 Lärm stresst und macht krank. Insbesondere der Verkehrslärm von Straßen,
619 Schienen und Flugzeugen schränkt die Lebensqualität vieler Bürgerinnen und
620 Bürgern erheblich ein.
621 Bisher haben Menschen an Bestandsstrecken keinen Anspruch auf Lärmschutz - das
622 wollen wir ändern. Lärm muss verkehrsträgerübergreifend beurteilt werden.
623 Lärmschutzmaßnahmen müssen sich an Maximalpegeln statt wie bisher an
624 Durchschnittswerten orientieren.
625 Am besten ist es, den Lärm direkt an der Quelle abzustellen – also an den Fahr-
626 und Flugzeugen. Wir wollen daher Vorfahrt für aktiven Lärmschutz bei Schienen-,
627 Flug- und Straßenverkehr. Außerdem brauchen wir Fahrzeuge, die weniger Lärm
628 verursachen. Die Kommunen benötigen einen größeren Ermessens- und
629 Entscheidungsspielraum, um Geschwindigkeiten anzupassen.
630 Zusätzlich muss der Lärmschutz verstärkt werden. Wir treten dafür ein, dass ein
631 Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge nicht nur für den Aus- und Neubau von Straßen
632 und Schienenwegen gilt. Auch an bestehenden Straßen und Schienenwegen brauchen
633 wir einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz statt Lärmsanierung nur nach Kassenlage.

634 **9. Für eine Antriebswende: E-Mobilität und** 635 **Ladeinfrastruktur ausbauen**

636 PKW mit Batterie- und Nutzfahrzeuge mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb sind
637 ein weiterer Baustein der Verkehrs- und Klimawende. Zwingende Voraussetzung für
638 klimafreundliche E-Mobilität ist aber, dass die Energiewende massiv
639 vorangetrieben wird. Hier fordern wir GRÜNE in NRW endlich einen
640 Richtungswechsel von Bundes- und Landesregierung.

641 Wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass Deutschland, wie viele europäische
642 Länder auch, ein festes Datum als Zulassungsende für Verbrennungsmotoren
643 beschließt – wie es beispielsweise die Niederlande ab dem Jahr 2030 tun. Autos
644 müssen konsequent nach CO₂-Ausstoß besteuert werden. Außerdem braucht es ein
645 klares Bekenntnis von Bund, Land und Kommunen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur.
646 Wo Parkraum verbleibt, soll er voranging für E-Autos genutzt werden.
647 Synthetische Kraftstoffe für den Verbrennungsmotor, wie sie die deutschen
648 Autohersteller und die Mineralölindustrie noch erträumen, bieten keine

649 Perspektive. Sie erfordern sechsmal mehr Energie für den gefahrenen Kilometer
650 als beim batterieelektrischen Antrieb. Auch Wasserstoff ist eine begrenzte
651 Ressource, die nur zum Klimaschutz beitragen kann, wenn sie aus Erneuerbaren
652 gewonnen werden kann. Diese begrenzte Ressource soll den Schwerlast- und
653 Nutzfahrzeugen vorbehalten sein. Wo immer es möglich ist, sollte also Strom
654 direkt mit Hilfe von Batterien oder Oberleitungen genutzt werden. Nur wenn dies
655 nicht oder schwer möglich ist sollte Wasserstoff, und nur dort, wo extrem hohe
656 Energiedichten benötigt werden, sollten synthetische Kraftstoffe zum Einsatz
657 kommen.

658 Nicht das Stromnetz sondern die Ladeinfrastruktur bremst aktuell den Ausbau der
659 Elektromobilität im Automobilbereich. Bis zum Jahr 2030 sollen sieben bis zehn
660 Millionen Elektro-PKW in Deutschland verkehren und ein Drittel der leichten und
661 schweren Nutzfahrzeuge sollen auch batterieelektrisch oder mit Wasserstoff
662 angetrieben werden. Hierzu braucht es nicht nur die geplanten eine Million
663 öffentlichen Ladepunkte, sondern zu Hause und am Arbeitsplatz braucht es
664 ausreichend Ladeinfrastruktur. 80 Prozent der Ladevorgänge finden dort statt.
665 Hier müssen die Schwerpunkte beim Ladeinfrastrukturausbau liegen.

666 Um den Aufbau privater Ladestationen anzukurbeln, reicht es bei Weitem nicht aus
667 – wie aktuell von der Bundesregierung vorgelegt –, nur die Mindestvorgaben der
668 EU-Richtlinie umzusetzen. Bei neuen und umfangreich sanierten Gebäuden müssen
669 deutlich mehr Lademöglichkeiten vorgegeben werden. Der Schwellenwert von derzeit
670 zehn Parkplätzen muss gesenkt werden, damit die Regelung nicht nur bei großen
671 Neubauprojekten greift. Auch die pauschale Ausnahme von unternehmenseigenen
672 Gebäuden hemmt den Durchbruch der Elektromobilität. Besonders in gewerblichen
673 Flotten gibt es große Potentiale für E-Autos - hier sollte Beratung und
674 Förderung vorrangig ansetzen.

675 10. Nachhaltige Mobilität braucht nachhaltige 676 Raumentwicklung

677 Für das Verkehrsgeschehen sind die räumlichen Ausgangsbedingungen von
678 entscheidender Bedeutung. Wenn bauliche Entwicklung abseits von ÖPNV-Achsen oder
679 Radverbindungen stattfindet, ist das die Grundlage für verstärkte Pkw-Nutzung.
680 Daher wollen wir, dass neue Siedlungsbereiche und Gewerbegebiete in der Regel
681 nur dort geplant werden, wo eine gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und
682 Radwegeverbindungen gegeben ist oder hergestellt werden kann. In den ländlichen
683 Räumen ist der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung auf zentrale Orte zu legen.
684 Dies soll in den Raumordnungsplänen und Flächennutzungsplänen sowie in
685 einschlägigen Förderprogrammen verstärkt verankert werden.
686 Mit den Vorteilen der Antriebswende für die Gesundung der europäischen Umwelt
687 verbessert sich nichts an den schlimmen Verhältnissen bei der Beschaffung
688 mancher Rohstoffe, z.B. Lithium, Kobalt, Seltene Erden, Graphit, Nickel, Kupfer,
689 Mangan, Aluminium. Deshalb wollen wir GRÜNE auch eine Rohstoffwende, die mit EU-
690 Maßnahmen zur Einhaltung umwelt- und menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in
691 den Lieferketten einhergeht. Denn unser Wohlstand darf nicht auf Zwangsarbeit,
692 Sklaverei, Vertreibungen und anderen untragbaren Verhältnissen in den
693 Ursprungsländern aufgebaut werden.

694 11. Zukunft des Güterverkehrs

695 Einen großen Teil unseres Verkehrs macht der Güterverkehr aus. Das grüne Ziel
696 ist: Mehr Güter auf die Schiene und die Wasserstraße! Im Green Deal bekennt sich
697 auch die EU klar dazu. 75 Prozent des Güterbinnenverkehrs, der aktuell auf der
698 Straße stattfindet, soll auf die Bahn oder das Schiff verlagert werden.
699 Deutschland ist da in seinen Zielen leider zurückhaltender: Auf zwölf Prozent
700 soll der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr steigen, der Anteil des
701 Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent.

702 Wir GRÜNE wollen, dass sich endlich mehr auf Wasser und Schiene bewegt. Wir
703 setzen uns für die Reaktivierung alter Gleisanschlüsse für die Industrie ein.
704 Wir schaffen Förderprogramme für multimodale Verkehre, damit vorhandene Technik
705 den Warenumsatz und Einzelverkehre günstiger und nachhaltiger macht. Die
706 Digitalisierung macht hier vieles möglich. Eine Mautbefreiung für kombinierte
707 Verkehre rund 50km um Häfen und Güterbahnhöfe kostet nicht viel, ermöglicht
708 aber, dass sich Multimodalität im Güterverkehr rechnet. Dies ist gut für das
709 Klima und die Personalnot im Logistikgewerbe. Darüber hinaus sind die sozialen
710 Regeln des EU-Mobilitätspaketes eine Chance für die Logistik. Verbesserungen in
711 Sachen Lenk- und Ruhezeiten für die Fahrer*innen begrüßen wir. Das
712 Kabinenschlafverbot wird Liniendienste im LKW-Verkehr befördern und die
713 Nachfrage nach stadtnahen Logistikflächen erhöhen. Dies ist die Gelegenheit mit
714 der Logistikbranche an nachhaltigen Logistikketten zu Wir schaffen
715 Förderprogramme für Schiffs- und Bahntransporte, die im Wettbewerb gegen LKW-
716 Frachtführer benachteiligt sind. Wir möchten mit der Logistikbranche an
717 nachhaltigen Logistikketten arbeiten, zu denen auch die unterirdische Röhrenpost
718 für Paletten in den Städten und alternative Antriebe gehören. Batterie-LKWs
719 fahren schon auf NRWs Straßen. Brennstoff-LKW werden derzeit entwickelt und Gas-
720 LKW werden in Serie hergestellt. Wir brauchen alle Antriebe, um den
721 Straßengüterverkehr zu dekarbonisieren.

722 12. Kluge Citylogistik, Einzelhandel online 723 verknüpfen

724 30 Prozent unserer Wege legen wir vor der Pandemie fürs Einkaufen oder
725 Erledigungen zurück - fast so viel wie wir für Beruf und Ausbildung unterwegs
726 sind. Hinzu kommt der Online-Handel, der ebenfalls für Verkehr und Emissionen
727 sorgt – und in der Corona-Krise kräftig wächst. Dabei können Online-Handel und
728 Zulieferer unsere Einkäufe emissionsparender machen. Aktuell scheitert das vor
729 allem daran, dass Haushalte mehrfach angefahren werden müssen, viel retourniert
730 wird und eine zweite Infrastruktur neben dem Einzelhandel existiert.

731 Wir sorgen dafür, dass Wege verringert werden und Einkaufen im Laden mit Online-
732 Shopping verzahnt wird. Bis 2030 soll jeder Haushalt Anschluss zu Anlieferboxen
733 haben, um mehrfache Zuliefer-Fahrten zu verhindern. Retouren dürfen nicht mehr
734 kostenlos sein. Lieferfahrzeuge müssen emissionsfrei fahren. Unsere
735 Einzelhandelsstraßen müssen online gehen, das zeigt auch gerade die Corona-
736 Krise, die zu einer weiteren Konzentration auf Online-Handels гигантен führt.
737 Schon jetzt unterstützt das Land auf grüne Initiative hin, Einkaufsstraßen mit
738 dem Online-Handel zu verknüpfen. Der lokale Einzelhandel muss unsere erste
739 Adresse beim Onlineshopping werden, dafür muss er sich entsprechend verknüpfen.

740 Und viele Lieferungen auf der letzten Meile können mit dem Lastenrad erfolgen.
741 Dafür fördern wir eine kluge Citylogistik, bei der die Lieferdienste miteinander
742 kooperieren.

743 **13. Flugverkehr reduzieren und emissionsärmer** 744 **und leiser machen**

745 Flugverkehr - für Personen und Güter - ist ein Bestandteil gesellschaftlicher
746 Mobilität. Gleichzeitig stellen Lärm und Emissionen eine starke Belastung für
747 Mensch und Umwelt dar. Der Flugverkehr hat von allen Verkehrsarten die
748 schlechteste Klimabilanz und ist die am schnellsten wachsende
749 Treibhausgasquelle.

750 Grüne Flugverkehrspolitik basiert auf einem Vierklang: Den Flugverkehr insgesamt
751 verringern, einen großen Teil des verbleibenden Flugverkehrs durch
752 klimafreundliche Fortbewegungsmittel ersetzen; den notwendigen Flugverkehr
753 emissionsärmer machen; und schließlich den Lärm reduzieren. Für uns ist klar: In
754 einer globalisierten Welt brauchen wir Flugverkehr weiterhin, aber in einem viel
755 geringerem Umfang. Wir kämpfen gegen die Klimakrise und Fluglärm, und nicht
756 gegen den Luftverkehr an sich.

757 Gleichzeitig wollen und können wir beim Flugverkehr nicht auf die
758 Wachstumserwartungen vor der Corona-Krise zurückkehren. Viele Flugreisen können
759 künftig durch digitale Zusammenarbeit ergänzt und teilweise sogar ersetzt
760 werden. Auch den Trend zu regionalem Tourismus in Corona-Zeiten gilt es zu
761 verstetigen. Auf Kurz- und Mittelstrecken wollen wir erreichen, dass Personen-
762 und Güterverkehr künftig durch umweltfreundlichere Formen der Mobilität wie die
763 Bahn abgewickelt werden und die Emissionen und Umweltbelastungen der Branche
764 nachhaltig sinken.

765 Vor der Corona-Krise wurde eine Verdopplung der Flugpassagiere bis zum Jahr 2040
766 vorhergesagt. Mit der aktuellen Effizienzsteigerung von ein Prozent im
767 Luftverkehr ist klar, dass der Flugsektor bei dieser Entwicklung nicht
768 klimaneutral werden kann. Deshalb ist es so wichtig, Alternativen zum Fliegen zu
769 fördern: Flugstrecken unter 500 km müssen bis 2035 komplett durch Bahnreisen
770 ersetzt werden. Ein Ausbau des Schienennetzes muss prioritär erfolgen, um die
771 Fahrzeit zwischen möglichst vielen Orten auf max. vier Stunden zu senken und um
772 die Kapazität und die Verlässlichkeit zu steigern. Außerdem fordern wir die
773 Reaktivierung der europäischen Nachtzugstrecken.

774 NRW hat als Bundesland mit der höchsten Flughafendichte die Verantwortung, die
775 Weichen für einen nachhaltigen Luftverkehr zu stellen. An keinem NRW-Flughafen
776 ist ein weiterer Ausbau verkehrspolitisch erforderlich und klimapolitisch
777 vertretbar. Für defizitäre Flughäfen soll es weder von Seite des Landes noch der
778 Kommunen öffentliche Zuschüsse geben. Es ist absehbar, dass sie in ihrer
779 derzeitigen Form keine Zukunft haben. Wir lassen die betroffenen
780 Arbeitnehmer*innen nicht allein und unterstützen die Kommunen bei der
781 Entwicklung kluger Nachnutzungskonzepte.

782 Flugzeugbauer, Fluggesellschaften sowie Flughäfen können viel dafür tun, den
783 Luftverkehr klimaneutral und leiser zu machen. Forschungen zeigen, dass
784 batterieelektrische Flugzeuge mit vielen Rotoren leiser und klimaneutral sein

785 können. Neue Antriebskonzepte, synthetische Kraftstoffe und neue direkte
786 Flugrouten können dazu beitragen, den Flugverkehr klimaneutral zu machen. Wir
787 brauchen den Single-European-Sky, Konzepte für Direktflüge mit Batterien und
788 Brennstoffzellen und Schritt für Schritt wachsende Beimischquoten für mit
789 erneuerbaren Energien hergestelltes synthetisches Kerosin, damit auch der
790 Flugverkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele beiträgt. Damit dies gelingt,
791 ist eine Flugkerosinbesteuerung dringend erforderlich.

792 Um die Belastung durch Fluglärm zu reduzieren, setzen wir auf mehr finanzielle
793 Anreize für lärmarme Technologien (lärmabhängige Entgelte an den NRW-Flughäfen).
794 Wir drängen auf eine strengere Handhabe bei den bestehenden Nachtrandzeiten und
795 Nachtflugverboten. Der einzige Flughafen mit nennenswertem Nachtflugverkehr ist
796 Köln/Bonn. Nächtliche Passagierflüge sind auch für die Passagiere nicht
797 komfortabel. Wir wollen, dass es eine neue Betriebsgenehmigung für den Flughafen
798 Köln/Bonn nur ohne nächtliche Passagierflüge gibt.